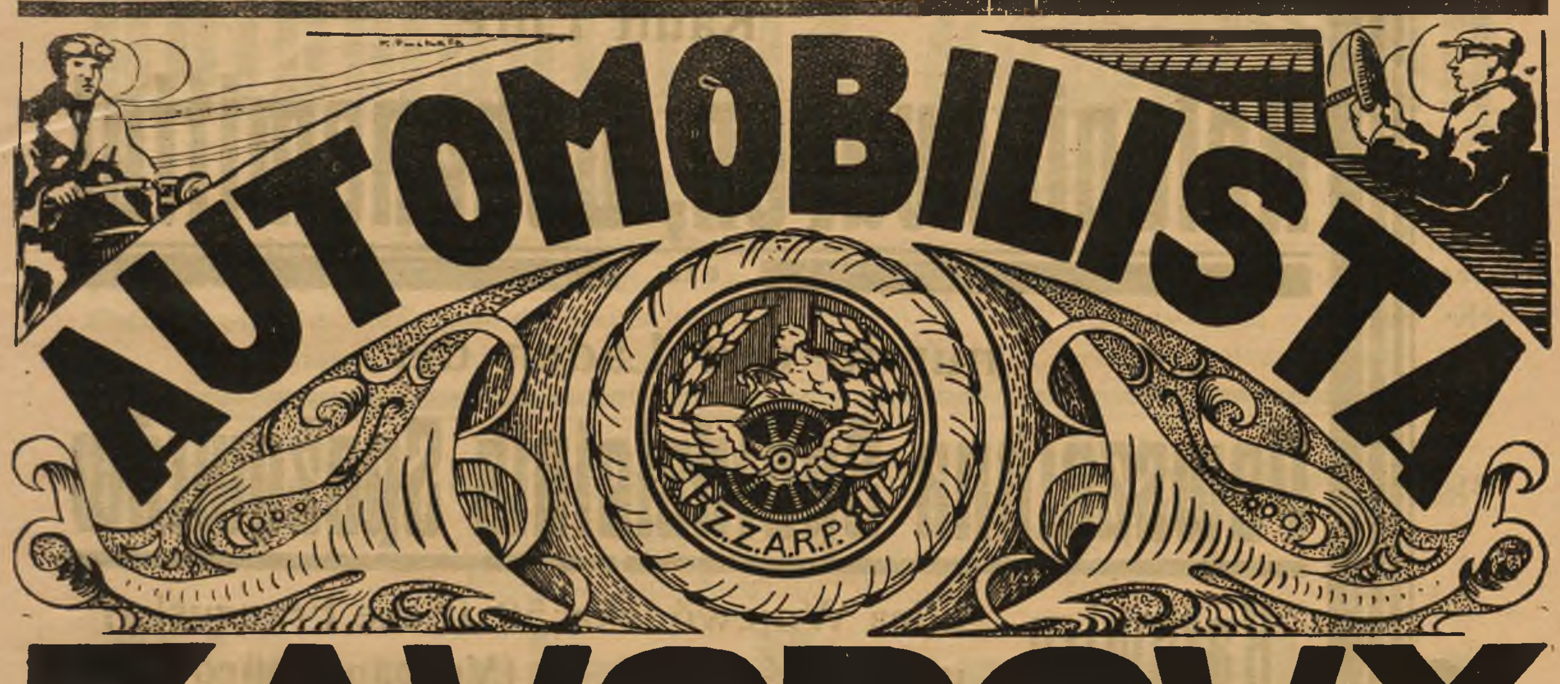
Jahrgang 3. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

November 1931 Deutsche Ausgabe Nr. 11



ZAWODOWY

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.

Geschäftsstelle und Redaktion: KATOWICE, ulica Kościuszki 42 — Telefon 3014

NR. 11 NOVEMBER 1931 3 JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, Kościuszki 42 — Telefon 3014
Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20

Am Sonntag, den 8. November ds. Js. 10 Uhr vormittags

findet im Saale des Restaurants „TIVOLI"
Katowice, ulica Kościuszki, Ecke Jordana eine

Allgemeine Versammlung

aller arbeitslosen und noch beschäftigten Chauffeure statt. — Auf der Tagesordnung sind sehr wichtige Angelegenheiten. — Näheres auf den Versammlungs-Plakaten. Es ist Pflicht eines jeden Chauffeurs, ob organisiert oder nicht organisiert, zu erscheinen.

Wesen u. Bedeutung der Genossenschaftsbewegung

Die genossenschaftliche Idee ist bereits uralt. Schon die Naturvölker haben ihre Lebens- und wirtschaftlichen Verhältnisse auf genossenschaftliche Art betrieben. Das hat seine Ursache darin, dass bereits diese Völker im Kampf gegen die Naturgewalten der gegenseitigen Hilfe bedurften. Da ein einzelner Mensch diesen Gewalten gegenüber viel zu schwach war, musste instinktmässig schon durch die Gemeinsamkeit des Handelns diese Schwäche beseitigt werden. In der jahrtausend alten Geschichte der Menschheit hat diese genossenschaftliche Idee sich erhalten und wir begegnen derselben immer wieder in den verschiedensten praktischen Arten und Formen. Im Mittelalter erreichte die Verwirklichung der genossenschaftlichen Idee durch die bekannten Mark- u. Flurgenossenschaften ihren Höhepunkt.

Als dann die mittelalterliche Feudalwirtschaft durch die Anfänge des Kapitalismus abgelöst wurde, veränderte sich auch völlig die Struktur der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Formen. Die kapitalistische Wirtschaftsform schuf auf der einen Seite Unternehmer und namhafte Kapitalien, auf der anderen Seite aber eine Masse von besitzlosen Menschen, die Proletarier. Obwohl die letzteren nach dem Recht formalfreie Arbeitnehmer waren, sind sie doch gegenüber den immer stärker werdenden Kapitalisten in Abhängigkeit geraten. Diese Abhängigkeit machte sie zu unselbständigen schwachen Menschen. Und hier kommt wiederum die genossenschaftliche Idee zur Geltung, indem diese wirtschaftlich Schwachen sich in Genossenschaften zusammenschliessen, um ihre Wirtschaft in den mannigfachsten Formen gemeinsam zu betreiben.

Die Genossenschaftsbewegung bezweckt also im wesentlichen den Zusammenschluss von mehreren Personen zur gemeinsamen Wirtschaft verschiedener Art auf der Grundlage der gegenseitigen Hilfe. Daraus erklärt sich, dass im kapitalistischen System insbesondere Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften von den Arbeitnehmern im 18. Jahrhundert ins Leben gerufen werden. Wir finden nachstehende Genossenschaftsarten vor: 1. Vorschuss- und Kreditvereine. 2. Rohstoffvereine. 3. Vereine zum gemeinschaftlichen Verkauf landwirtschaftlicher oder gewerblicher Erzeugnisse (Absatzgenossenschaften). 4. Vereine zur Herstellung von Gegenständen und zum Verkauf derselben auf gemeinschaftliche Rechnung (Produktivgenossenschaften). 5. Vereine zum gemeinschaftlichen Einkauf von Lebens- und Wirt-

schaftsbedürfnissen im Grossen und Verkauf im Kleinen (Konsumvereine). 6. Vereine zur Beschaffung von Gegenständen des Landwirtschafts- oder gewerblichen Betriebes und zur Benutzung derselben auf gemeinschaftliche Rechnung. 7. Vereine zur Herstellung von Wohnungen. Das sind nur einige Arten der vorherrschenden Genossenschaftsbildungen, deren Aufzählung allerdings nicht vollständig sein dürfte. Die Entwicklung des Genossenschaftswesens bildet fortgesetzt neue Arten von Genossenschaften heraus, die mit ihrem Wachsen an Grösse und Macht unter Zunahme ihrer Aufgaben an volkswirtschaftlicher und sozialer Bedeutung gewinnen u. in ihren mannigfaltigen Formen das Wirtschaftsleben immer mehr durchdringen und beeinflussen.

Der Zweck der Genossenschaftsbewegung ist nur der,

den wirtschaftlich schwachen Menschen in der verschiedensten Art und Weise durch die Gemeinschaftswirtschaft zu Hilfe zu kommen.

Aus naheliegenden Gründen haben die Arbeitnehmer eine solche Hilfe zunächst bei grossen Streiks und Aussperrungen gebraucht, so dass wohl dieser Ursache die genossenschaftlichen Vorschuss- u. Sparvereine ihre Entstehung verdanken. Der niedrige Lohn der Arbeitnehmer, welcher immer nur das Existenzminimum darstellte, zwang diese Menschen dazu, ihren Konsum an Artikeln des täglichen Bedarfes möglichst vorteilhaft zu gestalten bezw. die entsprechenden Waren möglichst wohlfeil und billig zu kaufen. Man gründete deshalb durch entsprechenden Zusammenschluss von Gleichgesinnten Konsumvereine, die die Aufgabe hatten die notwendigen Waren im Grossen einzukaufen und dieselben dann ohne den Gewinn des Zwischenhändlers an die Genossenschaftsempfänger abzugeben. Der Zweck ist nämlich der,

den Zwischenhandel mit seiner Gewinnspanne auszuschalten

und die Waren billig zu erlangen. Der Gewinn bleibt dadurch in Händen der Genossenschaftsmitglieder, die ihn entweder zur Vergrösserung der genossenschaftlichen Unternehmungen oder sonst beliebig verwenden können. Doch auch die Produktion ist ein wesentliches Glied der Wirtschaft, das einer genossenschaftlichen Wirtschaftsweise bedarf. Und auch auf diesem Gebiete hat in den Ländern, wo die Genossenschaftsbewegung bereits einen mächtigen Faktor bildet, die genossenschaftliche Idee Fuss gefasst. Sie ist bereits durch Schaffung von verschiedenen Fabriken zur Eigenproduktion übergegangen.

Die Bedeutung der Genossenschaftsbewegung liegt vor allen Dingen darin, dass die Konsumenten organisatorisch zusammengefasst werden und im Wirtschaftsleben des betreffenden Staates einen Faktor bilden, der sogar auf die

Preisbewegung einen entsprechenden Einfluss

ausüben kann, sofern diese Genossenschaften dazu stark genug sind. Wir haben heute schon Beispiele zu verzeichnen, wo in den verschiedensten Ländern die Genossenschaften einen ausserordentlichen Aufschwung genommen haben. In Deutschland z. B. sind mehr als 6 Millionen Menschen in Genossenschaften organisiert. Mit ihren Familien ergibt das ca. 25 Mill. Man kann hier ruhig die Behauptung aufstellen, dass etwa 40 Prozent der deutschen Bevölkerung von den genossenschaftlichen Organisationen erfasst sind. In Dänemark ist das genossenschaftliche Wirtschaftsprinzip am stärksten durchgedrungen. Die dort vorherrschende Kleinbauernwirtschaft ist fast restlos in Genossenschaften zusammengeschlossen, die sowohl Produktion als auch den Konsum erfassen. Der dänische Auslandsexport agrarischer Produkte wird ausnahmslos auf genossenschaftlicher Grundlage betrieben. Norwegen, Schweden und die Schweiz haben gleichfalls umfangreiche und gut ausgebaute Genossenschaften zu verzeichnen. Die grösste Ausbreitung haben die Genossenschaften in den letzten Jahren in Russland erfahren. Im Jahre 1918 war daselbst mehr als die Hälfte der Einwohner genossenschaftlich organisiert und heute dürfte diese Entwicklung dort noch weit bedeutendere Fortschritte gemacht haben, da doch die russische Wirtschaft neben den staatlichen Unternehmungen nur eine genossenschaftliche bezw. kartellierte Wirtschaft kennt. In Polen werden nach neueren statistischen Angaben etwa 20 Prozent der Bevölkerung von den Genossenschaften erfasst. Das ist für die Volkswirtschaft dieses jungen Staates gewiss nicht unerfreulich und die Entwicklung dürfte auch hier mit der Zeit auf diesem Gebiete noch bessere Fortschritte zeitigen. Das Ziel der Genossenschaftsbewegung ist, schon im kapitalistischen Wirtschaftssystem Stufe um Stufe den gemeinwirtschaftlichen Gedanken zu verwirklichen, um dann später die kapitalistische Wirtschaft endgültig in die Planwirtschaft überführen zu können.

Wenn oben die Genossenschaftsbewegung in Polen als befriedigend bezeichnet wurde, unter der Voraussetzung ihrer weiteren Entwicklung in diesem Tempo, so muss gerade diese Bewegung in unserem engeren Gebiet Polnisch-Oberschlesiens als völlig unbedeutend festgestellt werden. Und gerade hier in Polnisch-Oberschlesien ist es umso mehr notwendig, namentlich Konsumgenossenschaften zu bilden, da die Existenz des grössten Teil der Bevölkerung, die sich überwiegend aus Arbeitern und Angestellten zusammensetzt, durch dauernden Lohn- und Gehaltsabbau bedroht ist. Dadurch wird immer wieder die Arbeitnehmerschaft vor die Notwendigkeit gestellt, ihren Lebensstandard herabzusetzen und den Bedarf an den notwendigsten Lebenshaltungsartikeln einzuschränken. Dies wäre absolut nicht nötig, wenn die Arbeitnehmerschaft schon früher den Wert und die Bedeutung der Konsum-Genossenschaften eingesehen und solche ins Leben gerufen hätte. Denn die Konsum - Genossenschaft ist doch ein

Schutz gegen Ausbeutung seitens des Zwischenhandels

und gewährleistet ihren Mitgliedern die Erlangung von Artikeln des ersten Bedarfes ohne irgendwelche Uebervorteilung. In Königshütte hat die Konsum-Genossenschaftsbewegung bereits einen festeren Boden gefasst als das in Kattowitz der Fall ist. Aber auch in Kattowitz ist man nun dazu übergegangen, diesem Uebel abzuhelfen. In deutschen und polnischen freien Gewerkschaften organisierte Kollegen haben den Grundstein zur Konsum-Genossenschaftsbewegung in Kattowitz gelegt und bereits die „Allgemeine Konsum - Genossenschaft“ (Powszechna Spółdzielnia Spożywców) gebildet. Es muss nun Aufgabe der freigewerkschaftlich organisierten Kollegenschaft sein, dieses junge Unternehmen, welches

bereits zwei Läden in Kattowitz besitzt, durch restlosen Beitritt in die Genossenschaft zu stärken. Je mehr Mitglieder diese Genossenschaft hat, desto mehr kann sie den Ansprüchen und Bedürfnissen der Konsumenten entgegenkommen und entsprechen. Die Genossenschaftsbewegung ist gleichfalls ein Glied in der Kette gewerkschaftlicher Betätigung zur Verbesserung des Lebensstandards der organisierten Mitglieder und zur ferneren Beherrschung der Wirtschaft. Aus Solidarität und ureigenstem Interesse muss daher jeder freigewerkschaftlich Organisierte auch Mitglied der Genossenschaftsbewegung werden und an ihrer Entwicklung tätigen Anteil nehmen.

S. Gorny.

Aus dem englischen Verkehrsgesetz

Im Frühjahr 1931 hat unsere englische Bruderorganisation, die „National Union of Distributive and Allied Workers", alle die Kraftfahrer betreffenden Bestimmungen des englischen Verkehrsgesetzes von 1930 in einer kleinen Broschüre zusammengefasst und damit den Mitgliedern Gelegenheit gegeben, sich schnell und gründlich mit den wesentlichsten Bestimmungen vertraut zu machen. — Der grosse Wert der kleinen Schrift liegt darin, dass sie von der gesetzestextlichen Phraseologie abweicht und in einer Sprache gehalten, die auch dem Laien, der sich in juristischen Ausdrücken nicht zurechtfindet, leicht fasslich ist.

Das Gesetz enthält eine Reihe von Bestimmungen, die auch für unsere Kollegen von Interesse sein dürften, weshalb wir diese hier zum Abdruck bringen. Am wichtigsten erscheint uns hier der § 8, der die Arbeitszeitbestimmungen enthält, die bei uns völlig fehlen und die in England für jeden Inhaber eines Führerscheins gelten. In der genannten Schrift heisst es darüber:

„Sie handeln ungesetzlich in folgenden Fällen

a) Wenn Sie ein Kraftfahrzeug über eine zusammenhängende Periode von mehr als 5 ½ Stunden fahren oder einen anderen damit beauftragen oder auch einem in Ihrem Dienste stehenden Fahrer erlauben oder ihn veranlassen, dieses Fahrzeug hintereinander länger als 5 ½ Stunden zu führen:

b) wenn Sie eine schwere oder leichte Strassenlokomotive, einen Traktor, über eine unter a) beschriebene Zeit hinaus fahren oder einen anderen mit einer solchen Fahrt beauftragen oder ihm diese Fahrt erlauben;

c) wenn Sie irgendein der Güterbeförderung dienendes Kraftfahrzeug, mit Ausnahme eines der Passagiergepäckbeförderung dienenden Kraftfahrzeugs, länger als 5 ½ Stunden hintereinander fahren oder einen anderen beauftragen, es länger als 5 ½

Wnioski, mające być postawione na porządku obrad Walnego Zgromadzenia, powinny być przedstawione na piśmie Zarządowi przynajmniej na 10 dni przed terminem.

Zgromadzenia Walne nadzwyczajne zwołuje Zarząd na żądanie 1/10 ogółu członków, którzy żądanie swe wyrazili we wniosku przez nich podpisanym i podającym cel Walnego Zgromadzenia oraz uzasadnienie żądania. Przedmiotem obrad Walnego Zgromadzenie Nadzwyczajnego mogą być tylko wnioski inicjatorów zwołania tego zgromadzenia.

Zarząd powinien zwołać Walne Zgromadzenie na żądanie Rady Nadzorczej i Związku Rewizyjnego, do którego Spółdzielnia należy.

§ 19. Do kompetencji Walnego Zgromadzenia należy:

a) wybór i odwołanie członków Rady Nadzorczej
b) zatwierdzenie planu działań i budżetu,
c) zatwierdzenie sprawozdania rocznego, bilansu oraz podział nadwyżki,
d) postanowienia o sprzedaży nieruchomości,
e) powzięcie uchwał w przedmiocie sprawozdania rewizyjnego,
f) postanowienia o zmianie statutu i rozwiązaniu Spółdzielni,
g) wszystkie inne sprawy, które z mocy ustawy lub niniejszego statutu należą do kompetencji Walnego Zgromadzenia zwyczajnego i nadzwyczajnego,
h) zatwierdzenie regulaminu dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej.

§ 20. Uchwały na Zgromadzeniu Walnem zapadają bezwzględną większością głosów oddanych, z wyjątkiem uchwał, dla których Ustawa o spółdzielniach z dnia 29. X. 1920 r. przewiduje wyższe wymagania.

Wybory do Rady Nadzorczej odbywają się na podstawie głosowania tajnego, w wypadkach pozostałych sposób głosowania określa Zgromadzenie Walne. Odwołanie członków Rady Nadzorczej można uchwalić większością 3/4 głosów obecnych w głosowaniu tajnem.

§ 21. Walne Zgromadzenie otwiera i prowadzi przewodniczący Rady Nadzorczej.

Walne Zgromadzenie może jednak wybrać innego przewodniczącego. Nie może przewodniczyć członek zarządu.

§ 22. Uchwały Zgromadzenia Walnego wpisuje się do specjalnie przeznaczonej na to księgi. Protokóły Zgro-

Für den Gebrauch unserer Mitglieder bringen wir in 2 Abschnitten den Abdruck des Statuts der „Allgemeinen Konsum-Genossenschaft in Katowice".

STATUT

„Powszechnej Spółdzielni Spożywców" w Katowicach.



I. Nazwa, cel i teren działalności.

§ 1. Spółdzielnia posiada nazwę „Powszechna Spółdzielnia Spożywców" z odpowiedzialnością udziałami i zostaje zawiązana na podstawie ustawy o spółdzielniach z dnia 29. października 1920 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 111 p. 733) na czas nieograniczony.

2. Spółdzielnia zaważuje się w celu zaspokajania wspólnemi siłami materjalnych i kulturalnych potrzeb swoich członków, w działalności swej dążyć będzie do zorganizowania produkcji i wymiany w myśl interesów spożywców.

§ 3. Dla osiągnięcia celu określonego w artykule poprzednim, Spółdzielnia będzie organizować i prowadzić wszelkiego rodzaju zakłady gospodarcze oraz podejmować działalność społeczno-kulturalną, w szczególności zaś:

a) kupować hurtowo, przerabiać oraz wytwarzać artykuł spożycia i przedmioty użytku domowego oraz gospodarczego i odprzedawać je detalicznie swoim członkom i niečłonkom;
b) przyjmować wkłady oszczędnościowe od członków na warunkach, ustalonych przez Radę Nadzorczą,
c) prowadzić wszelkiego rodzaju działalność kulturalno-oświatową społeczną.

§ 4. Sprzedaż towarów odbywać się będzie wyłącznie za gotówkę, o ile Zarząd i Rada Nadzorcza na wspólnem posiedzeniu nie uchwala inaczej.

Stunden hintereinander zu fahren. — Mehrere zusammenhängende Fahrzeiten dürfen zusammengenommen innerhalb einer Frist von 24 Stunden nicht mehr als 11 Fahrstunden ergeben. Der Tag zählt hier von der Zeit von 2 Uhr morgens bis 2 Uhr morgens.

Das bedeutet, dass keine Person ein Kraftfahrzeug innerhalb der Zeit von 24 Stunden, gerechnet von 2 Uhr morgens bis 2 Uhr morgens, alles in allem länger als 11 Stunden führen darf. In jeder dieser Zeitperioden muss jeder Führer eine zusammenhängende Ruheperiode von mindestens 11 Stunden haben. — In Ausnahmefällen ist es gestattet, diese Ruhezeit auf 9 Stunden zuu beschränken; jedoch muss dann die darauffolgende Ruhezeit mindestens 12 Stunden betragen. Mehrere Fahrperi den können als eine zusammenhängende Fahrperiode betrachtet werden, wenn jede der dazwischenliegenden Pausen weniger als ½ Stunde beträgt. — Irgendwelche Zeit, die in Verbindung mit dem Kraftfahrzeug oder seiner Ladung einschliesslich der im öffentlichen Dienst stehenden Fahrzeuge, während einer Reise oder irgendeiner Fahrt verbracht wird, ist als Fahrzeit zu betrachten. Diese Bestimmung gilt nur für den Führer und Begleiter, nicht aber für die Fahrgäste.

Sie können wegen Uebertretung dieser Bestimmungen nicht bestraft werden, wenn Sie nachweisen, dass die Uebertretung verschuldet war durch eine unvermeidbare Verzögerung der Fahrt oder durch irgendwelche Umstände, die nicht vorauszuerkennen waren. — Auf Anforderung der Vertreter der Unternehmer und Arbeitnehmer ist der Verkehrsminister ermächtigt, spezielle Bestimmungen über die Fahrperioden zu erlassen."

Die Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeit machen keinen Unterschied zwischen geschlossenem Ortsteil und der freien Landstrasse. Eine Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit ist lediglich für solche Personenwagen vorgesehen, die ausser dem Führer mehr als sieben Personen befördern können (Omnibusse) und für schwere Fahrzeuge (Lastwagen). Diese Begrenzung gilt für alle öffentlichen Wege und Plätze. Dass jedoch die Fahrer derjenigen Fahrzeuge, für die eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht vorgesehen ist, es nicht zu toll treiben können, dafür sorgt der § 5, dessen wesentlichster Teil folgendes bestimmt:

„Sie dürfen ein Kraftfahrzeug niemals rücksichtslos oder in einer solchen Geschwindigkeit oder sonstigen Art fahren, dass daraus eine Gefahr für die Oeffentlichkeit entsteht. Tun Sie das dennoch, so setzen Sie sich folgenden Strafen aus:

a) im ersten Falle einer Bestrafung bis zu 50 Pfd. (1 Pfd. = 20,40 Mk.) oder Gefängnis bis zu 4 Monaten. In weiteren Fällen bis zu 100 Pfd. oder Gefängnis bi zu 4 Monaten oder beides.

b) Im Falle einer gerichtlichen BBestrafung

— 2 —

§ 5. Terenem działalności Spółdzielni jest Rzeczypospolita Polska z siedzibą w Katowicach.

II. Członkostwo.

§ 6. Członkiem Spółdzielni może być każdy, bez względu na płeć, kto ukończył 18 lat życia, mieszka na terenie działalności Spółdzielni, nie należy do innej spółdzielni spożywców, działającej na terenie wymienionym w artykule poprzednim i nie utrzymuje przedsiębiorstwa tego rodzaju, co spółdzielnia.

§ 7. Zgłaszające się osoby przyjmuje do Spółdzielni Zarząd. Osoby, którym Zarząd odmówił przyjęcia, mają prawo odwołać się do Rady Nadzorczej.

§ 8. Decyzja o przyjęciu do Spółdzielni nabiera mocy prawnej dopiero po wpłaceniu przez osobę przyjętą wpisowego (art. 10)

§ 9. Prawo członkostwa gaśnie;

1. przez wystąpienie dobrowolne, zgłoszone przez członka na piśmie co najmniej na 3 miesiące przed końcem roku obrachunkowego,
2. przez zgon,
3. przez wykluczenie, które może nastąpić w każdej chwili na mocy uchwały Rady Nadzorczej, jeżeli członek:
   a) nie wypełnia obowiązków objętych statutem,
   b) szkodzi Spółdzielni lub działa wbrew jej interesom,
   c) w ciągu miesiąca zakupi w sklepach Spółdzielni mniej, niż wynosi suma statutowego udziału,
   d) popełnił czyn nieetyczny,
   e) przestał odpowiadać warunkom, wymienionym w artykule 6. Wykluczony ma prawo odwołać się do Zgromadzenia Walnego.

§ 10. Członek obowiązany jest:

a) wpłacić wpisowo w wysokości trzech złotych oraz zadeklarowane udziały,

b) zaspokajać swe potrzeby, o ile możności, w sklepach i zakładach Spółdzielni,

c) dostosować się do wszystkich postanowień niniejszego statutu i prawomocnych uchwał Walnych Zgromadzeń.

III. Fundusze Spółdzielni.

§ 11. Fundusze Spółdzielni składają się z funduszów: udziałowego, społecznego (zasobowego) i specjalnego.

§ 12. Udział wynosi trzydzieści złotych.

— 3 —

W ciągu roku od wstąpienia do Spółdzielni członek winien wpłacić gotówką co najmniej jeden udział.

Pozostała suma powinna być wpłacona w ratach po 3.-zł. miesięcznie bądź gotówką, bądź zarachowana zwrotami od zakupów.

Dla zasilenia funduszu udziałowego może Zarząd i Rada Nadzorcza wspólną uchwałą ustalić, że zwroty roczne od zakupionych towarów będą zużyte do nabycia dalszych udziałów, jeżeli dany członek nie posiada 10 udziałów.

Członek może deklarować najwyżej 20 udziałów.

§ 13. Fundusz społeczny (zasobowy) tworzy się z: 1) wpisowego 2) całkowitej sumy zwrotów od zakupów niečłonków, 3) corocznych potrąceń z czystej nadwyżki w wysokości co najmniej 20%. 4) darowizn i legatów, 5) niepodjętych w swoim czasie udziałów procentów od udziałów i zwrotów od zakupów.

§ 14. Fundusze specjalne powstają z ofiar o specjalnem przeznaczeniu dobrowolnych składek członków i potrąceń czystej nadwyżki. Fundusze te służą do celów wskazanych przy tworzeniu każdego z nich.

§ 15. Dla zasilenia środków obrotowych Spółdzielnia może przyjmować wkłady oszczędnościowe od swoich członków oraz zaciągnąć krótko i długoterminowe pożyczki.

IV. Władze Spółdzielni.

Walne Zgromadzenie.

§ 16. Prawa, przysługujące ogółowi członków w sprawach Spółdzielni wykonywują w drodze uchwał obecni na Zgromadzeniu Walnem członkowie.

Każdy członek, bez względu na ilość posiadanych udziałów, może brać udział w Zgromadzeniu Walnem tylko osobiście i z prawem do jednego tylko głosu.

§ 17. Zgromadzenia Walne bywają zwyczajne, zwoływane co rok, najpóźniej w marcu, i nadzwyczajne, zwoływane na żądanie 1/10 członków Spółdzielni najpóźniej w miesiąc od daty zażądania zwołania takiego zgromadzenia.

§ 18. Zgromadzenia Walne zwołuje Zarząd przez zawiadomienia rozsyłane do wszystkich członków przynajmniej na dwa tygodnie przed Zgromadzeniem oraz przez ogłoszenia umieszczone w sklepach i biurze Spółdzielni W zawiadomieniach powinny być wskazane: termin, miejsce i porządek obrad. Zwołane w ten sposób Walne Zgromadzenie jest prawomocne bez względu na liczbę przybyłych członków.

Gefängnis bis zu 6 Monaten oder eine entsprechende Geldstrafe oder beides. — Das Gericht wird ausserdem die Strafen unter b) in Ihren Führerschein eintragen und darf Ihnen denselben auch entziehen.

Das Fahren auf öffentlichen Wegen ohne gehörige Sorgfalt oder ohne vernünftige Rücksichtnahme auf andere Wegebenutzer wird als ein Vergehen betrachtet, jedoch führt eine erste oder zweite Bestrafung wegen dieses Vergehens nicht zur Entziehung des Führerscheines. — Wenn Sie bei rücksichtlosem, gefahrbringendem und fahrlässigem Fahren betroffen werden, so sind Sie verpflichtet, Ihren Namen und Adresse jeder Person zu geben, die einen plausiblen Grund zu der Frage nach dem Namen und Adresse hat. Verweigerung dieser Angaben oder die Angabe eines falschen Namens oder einer falschen Adresse wird als Vergehen bestraft. (Siehe allgemeine Strafen.)

Jeder Polizeibeamte hat das Recht, Sie ohne besondere Vollmacht zu verhaften, wenn Sie nach seiner Ansicht rücksichtslos, fahrlässig und gefahrbringend fahren und Sie sich weigern, Namen und Adresse zu nennen oder Ihren Führerschein zur Einsichtnahme vorzuzeigen. — Sie sind verpflichtet, auf Aufforderung durch einen Polizeibeamten in Uniform zu halten. (Im Weigerungsfalle Strafe bis zu 50 Pfd.)"

Die Altersgrenze für Kraftfahrzeugführer ist wie folgt geregelt: Die Führer von Krafträdern müssen ein Mindestalter von 16 Jahren, die der Personen- und leichteren Lieferwagen ein solches von 17 Jahren und die der Omnibusse, Lastwagen, Traktoren usw. ein solches von 21 Jahren aufweisen. Als Uebergangsbestimmung wird festgesetzt, dass diejenigen, die während der letzten 6 Monate vor dem 1. Januar 1930 ein solches Kraftfahrzeug geführt haben, ohne das Mindestalter erreicht zu haben, im Besitze des Führerscheines bleiben.

Die Erlangung des Führerscheins ist entgegen dem früheren Brauch, nach dem jede Person gegen Bezahlung von 5 Pfd. einen solchen erhalten konnte, nach dem neuen Gesetz an bestimmte Voraussetzungen gebunden, die sich auf die körperliche Eignung des Antragstellers beziehen.

Der § 6, der sich mit dem Genuss von Alkohol befasst, ist so dehnbar gehalten, dass er jeden Kraftfahrer zur äussersten Vorsicht zwingt. Es heisst da: „Sie dürfen kein Kraftfahrzeug führen oder an demselben sich beschäftigen, wenn Sie so weit unter dem Einfluss alkoholischer oder sonstiger berauschenden Genussmittel stehen, dass Sie zu einer genügenden Kontrolle des Fahrzeuges unfähig sind. Strafen: Im 1. Falle bis zu 50 Pfd. oder Gefängnis bis zu 4 Monaten. In weiteren Fällen bis zu 100 Pfd. oder bis zu 4 Monaten Gefängnis oder auch beides. Bei Verurteilung durch ein Gericht Gefängnis bis zu 6 Monaten und (oder) Geldstrafe. — Wenn Sie sich dieses Vergehens schuldig machen, kann jeder Polizeibeamte Sie ohne besondere Vollmacht verhaften. — Wenn Sie wegen dieses Vergehens unter Anklage stehen, kann Ihnen das Gericht den Führerschein auf die Dauer von 12 Monaten entziehen."

Zum Schluss noch einige Worte über die Haftpflicht. Wofür unsere Organisation seit Jahren kämpft, nämlich die gesetzliche Verpflichtung zur Haftpflichtversicherung, das hat die englische Gesetzgebung in vorbildlicher Weise gelöst. Es heisst da:

„Sie dürfen kein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Wegen führen, für das nicht eine Versicherung abgeschlossen ist, die jedes Risiko anderen gegenüber umfasst. (Strafen: bis 50 Pfd. oder 3 Monate Gefängnis oder beides.) — Werden Sie auf Grund des Gesetzes wegen Uebertretung dieser Bestimmung gerichtlich bestraft, so kann Ihnen das Gericht den Führerschein auf die Dauer von 12 Monaten entziehen.

Die Haftpflichtversicherung ist erst dann als in Kraft befindlich anzusehen, wenn die Versicherungsgesellschaft eine Police ausgehändigt hat. — Sie haben der Versicherungsbehörde auf Anforderung die Versicherungspolice vorzulegen. Die Police muss von einer behördlich dazu ermächtigten Person ausgestellt sein und muss die Tötung und Verletzung jeder Person durch den Gebrauch des Fahrzeuges auf öffentlichen Wegen umfassen. — Auf Anfordern ist die Versicherungspolice jedem Polizeibeamten vorzuzeigen, wie auch Namen und Adresse des Wagenhalters bekanntzugeben. Anderenfalls müssen Sie einer von Ihnen selbst zu benennenden Polizeistation die Police innerhalb einer Frist von 5 Tagen vorlegen."

Soweit wir hier zitiert haben, betonen wir nochmals ausdrücklich, dass wir uns dabei nicht des Wortlauts des Gesetzestextes selbst, sondern des der für unsere englischen Kollegen von ihrer Organisation herausgegebenen Broschüre bedient haben. Unsere Kollegen werden jedoch aus verschiedenen hier wiedergegebenen Bestimmungen entnommen haben, und das dürfte besonders auf die Haftpflicht zutreffen, dass die „Nachtwächteridee des Staates", die eben daran schuld ist, dass wir bei uns noch sehr weit von einer Zwangshaftpflichtversicherung entfernt sind, in England keine Stätte hat. Nach unserem Recht heisst es, der Ersatzpflichtige haftet, wobei der Halter sich beruhigen darf. In neunundneunzig von hundert Fällen ist der Fahrer schon mit irgendeinem Paragraphen, die unter den „besonderen Pflichten" zusammengefasst sind, zu fassen. Das erstreckt sich sogar auf die Beschaffenheit des Wagens, auf die der Fahrer meist gar keinen Einfluss hat. Das englische Gesetz zwingt den Halter, das Fahrzeug gegen jedes Risiko andern gegenüber zu versichern. Das ist ein fundamentaler Unterschied. Diese Bestimmung zieht automatisch die Notwendigkeit nach sich, dass der englische Wagenhalter sich bei der Auswahl seines Fahrers um dessen technische Fähigkeiten kümmern wird, weil in England vorläufig noch kein Zwang zur Ausbildung der Fahrer in einer konzessionierten Fahrschule besteht.

Verleumdung als Konkurrenz-Argument

Vor kurzen fand vor dem Sąd Grodzki in Rybnik eine Verhandlung statt, über die wir nicht so ohne weiteres zur Tagesordnung übergehen können. Die Vorgeschichte dieser Verhandlung ist folgende:

Der Kollege Ch... war bei Herrn Al... als Chauffeur tätig. Da Herr Al... mehrere Autos besitzt, besuchten ihn, bezw. seine Firma, öfters verschiedene Vertreter von Firmen, um Oel zu verkaufen. Unter andern erschien auch Herr M..., der Vertreter einer grossen bekannten Firma und versuchte

seine Ware loszuwerden. Von der Firma wurde erklärt, dass die von ihm angebotene Ware zu teuer wäre, da man gleichwertige, bezw. bessere Oele von der Konkurrenz billiger kaufen könnte.

Herr M... war darüber sehr aufgebracht und behauptete glattweg in der unverschämtesten Weise, dass seine Ware von den Chauffeuren und insbesondere vom Kollegen Ch... schlecht gemacht würde, weil er den Chaffeuren keine Provision in Höhe von 15 Prozent gezahlt hätte. Daraufhin kündigte Herr Al... den Kollegen Ch.. die Stellung.

Der Kollege Ch... verklagte daraufhin den gemeinen Verleumder und stellte Antrag auf Bestrafung. Ausserdem sollte eine Schadenersatzklage gegen M... angestrengt werden. Der Beklagte stellte sich zu dem Termin in Rybnik in Begleitung eines bekannten Kattowitzer Adwokaten. In Erwiderung auf die Anklageschrift behauptete Herr M... dasss seine Firma niemals Provisionen an Chauffeure gezahlt und er als seine Pflicht angesehen hätte Herrn Al.. vor den „gewissenlosen“ Chauffeur zu warnen. Weitetl behauptete Herr M..., dass es allgemein bekannt wäre, dass Chauffeure versuchen, von den Lieferanten Provision zu erhalten. Herr M... wollte ausserdem den Beweis antreten, dass der Kläger von anderen Firmen Provision verlangt und erhalten hätte.

Der Kläger bestritt die Wahrheit der Behauptungen des Beklagten und wollte beeiden, dass Herr M... ihm, dem Kläger Provision in Höhe von 10,— Zl. pro Fass angeboten hätte.

Wir sind auf den Ausgang dieser Angelegenheit sehr gespannt und werden zu gegebener Zeit auch den Namen des Vertreters und auch der Firma nennen, welche auf diese schmutzige Art und Weise die Konkurenz aus dem Felde schlagen will.

Die Kollegen sollten daraus jedoch eine Lehre ziehen, wie vorsichtig man mit derartigen „Vertretern“ umgehen muss, um nicht nachher in falschen Verdacht zu geraten.

Die Kollegen mögen selbst urteilen, ob man derartige „Geschäftsmethoden“ solcher „Vertreter“ und „Firmen“ tolerieren soll. Auch hier heisst es Alle für einen und einer für allee“.

Kollegen! Handelt danach.

Robert Bosch 70 Jahre alt

Einer von den wenigen.

Der Gründer der Bosch-Werke, deren Zündungs-, Licht- und Signalanlagen für Kraftfahrzeuge seit Jahrzehnten in der ganzen Welt bekannt und geschätzt sind, wurde am 23. September 1861 als achtes Kind eines begüterten Landwirts in Albeck bei Ulm geboren. Nach dem Besuch der Realschule in Ulm kam er für drei Jahre zu einem Optiker und Mechaniker dieser Stadt in die Lehre, arbeitete dann in verschiedenen elektrotechnischen Betrieben seines Vaterlandes, auch in den Vereinigten Staaten und in England, und machte sich im Herbst 1886 in Stuttgart selbständig. Aus seiner bescheidenen Werkstätte für Elektorotechnik und Feinmechanik sind im Laufe der Jahre die grossen Industriewerke in Stuttgart und Feuerbach entstanden, die heute viele Tausende von Arbeitern und Angestellten beschäftigen. Dieser Aufstieg ist vor allem der charakteristischen Persönlichkeit Robert Boschs zu danken, der mit klarem Blick und starkem Willen alle seine Mitarbeiter zu seinen eigenen Grundsätzen erzogen hat: durch tadellose, sorgfältige Arbeit den Kunden unter allen Umständen zufriedenzustellen. — Unentwegt suchte Robert Bosch zunächst mit seinem kleinen handwerksmässigen Betrieb durch Installation und den Bau von allerlei Apparaten vorwärtszukommen. Die ersten zehn Jahre waren mühsam.

Der Bau von Magnetzündern für Gasmaschinen, der schon 1887 aufgenommen wurde, führte dann um die Jahrhundertwende zur Entwicklung des ersten brauchbaren Hochspannungszünders, den die aufblühende Automobilindustrie mit Begeisterung aufnahm. In glänzendem Siegeszug eroberte sich der Bosch-Magnet die ganze Welt in wenigen Jahren. Unermüdlich wurde an der Verbesserung dieser Zündapparate, zugleich auch an der Erweiterung des Fabrikationsprogramms, an den Werken und ihren Einrichtungen und an der Schulung der Belegschaft und ihrer Führer gearbeitet. Die Herstellung von Zündapparaten, von Lichtmaschinen und Scheinwerfern, später auch von Zentralschmierapparaten, wurde aufgenommen. In den wichtigsten Kulturstaaten entstanden eigene Verkaufshäuser, in anderen übernahmen tüchtige Vertreter den Verkauf und die Instandsetzung der Bosch-Erzeugnisse. Aus dem kleinen Handwerker wurde der Grossindustrielle, der neben den wirtschaftlichen und technischen Aufgaben seines Unternehmens auch seine sozialen Pfflichten sehr ernst nahm und schon vor 25 Jahren den Achtstundentag einführte.

Der Weltkrieg zerstörte den wertvollen Auslandsmarkt fast ganz, und es kostete ausserordentliche Anstrengungen, in den Jahren der Inflation das 1917 in eine Aktiengesellschaft verwandelte Unternehmen nach innen und nach aussen umzustellen und ihm neue Lebensmöglichkeiten zu geben. Robert Bosch hat auch diesen Wiederaufbau persönlich tatkräftig in die Hand genommen. Neue Arbeitsgebiete wurden erschlossen durch das heute in Millionen verbreitete Bosch-Horn, durch die Einspritzpumpen für Dieselmotoren, durch Wischer, Winker und viele andere Vorrichtungen zur Verbesserung der Kraftfahrzeuge. Es entstanden eigene Giessereien, ein Isolierwerk, mehrere Verkaufshäuser im Ausland, dazu Hunderte von Bosch - Dienstwerkstätten.

Seine Kriegsgewinne hat Robert Bosch restlos gemeinnützigen Zwecken zugeführt; er hat grosse Organisationen zur Förderung der Volksbildung u. der Volksgesundheit ins Leben gerufen und finanziert. In den Verbänden der Wirtschaft und der Industrie hat Robert Bosch Jahrzehnte hindurch an führender Stelle mitgewirkt, er hat in der Presse immer wieder zu politischen und sozialen Fragen, zu den Problemem der Ingenieurausbildung, der europäischen Staatengemeinschaft und vielen anderen Dingen bestimmt und persönlich Stellung genommen. Titel, Orden und andere Ehrungen hat er stets mit Bestimmtheit abgelehnt. Robert Bosch ist von jeher ein grosser Naturfreund, noch im hohen Alter bewährt er sich als weidgerechter Jäger, und seine ganze Liebe gehört seinem Mustergut in Oberbayern, wo unter ungünstigen Klima- u. Bodenverhältnissen auf wissenschaftlicher Grundlage Landwirtschaft nach industriellen Grundsätzen betrieben wird. — Robert Bosch hat im Laufe seines Lebens zu vielen geschäftlichen und gemeinnützigen Unternehmungen, den Grund gelegt, den Aufbau geleitet und die Entwicklung für die Zukunft vorausbe-

stimmt. Alle diese Werke ehren ihren Meister, an dessen Persönlichkeit sich in unserer trüben Gegenwart gerade auch die Jugend ein Vorbild nehmen mag.

Verbandsnachrichten

KRAKÓW.

Am 28. Oktober d. J. fand in Kraków eine ausserordentliche Mitgliederversammlung der dortigen Ortsgruppe unseres Verbandes statt.

Anwesend waren vom Hauptvorstand die Kollegen Adamczyk Katowice sowie Rongens und Zimerman Warszawa. Der Sekretär des Hauptvorstandes Kollege Rongens referierte über die bisherigen Erfolge des Verbandes auf verschiedenen Gebieten und betonte, dass bedeutend mehr erreicht worden wäre, wenn alle Kollegen dem Verbande angehören würden. Als eine grosse Gefahr für den Stand der Chauffeure bezeichnete Kollege Rongens die Splitter-versuche, die bei einzelnen Ortsgruppen gemacht wurden, um die Einheit des Verbandes zu zerschlagen.

Danach referierte der Vorsitzende des Hauptvorstandes des Z. Z. T. Kollege Adamczyk, welcher in einem längeren Vortrag über Organisationsfragen sprach. Er wies nach, dass nur eine starke Landes-Organisation, die an die I. T. F. angelehnt ist, die Interessen der Kraftfahrer überall richtig vertreten kann.

Als nächster Redner erörterte der Vorsitzende der Gewerkschaftskommission in Kraków die Ursachen und Folgen der Arbeitslosigkeit.

Die zahlreich Versammelten nahmen die Ausführungen der Redner sehr beifällig auf und gelobten in der darauffolgenden Diskussion für den Verband neue Mitglieder zu werben.

Nachdem noch der zweite Vorsitzende Kollege Zimmermann gesprochen hatte, wurde die Versammlung nach Annahme einer Resolution vom Kollegen Adamczyk nach 3-stündiger Dauer geschlossen.

Aus der Naphthaindustrie

Schwere Lage bei den Gruben und Raffinerien.

In der letzten Zeit lauten die Nachrichten, die aus dem Naphthagebiet kommen, immer schlechter. Die Rohölgruben, die zu normaler Zeit rund 12 000 Arbeiter beschäftigten, arbeiten gegenwärtig sehr schwach. Der Absatz von Rohstoffen stösst auf immer grössere Schwierigkeiten. Die Raffinerien, die Rohöl zur Fertigprodukten verarbeiten, verringern von Monat zu Monat ihren Bedarf, da der Export auf Schwierigkeiten stösst, sowie auch der Absatz im Inland sehr schwach ist. Die Preise auf den Exportmärkten sind so niedrig, dass die Benzinpreise die Verbrauchskosten von Rohöl nicht decken. Im gegenwärtigen Augenblick sind die Rohölvorräte und verarbeiteten Produkte auf 250 000 Tonnen angestiegen, die einen Wert von rund 10 Mill. zl. repräsentieren. Das Ministerium für Industrie und Handel hat eine spezielle Kommission einberufen, die die von der Naphthaindustrie eingegangenen Forderungen, die eine Besserung in der Situation herbeiführen sollen, prüfen wird.

Ausfuhr muss sein!

In der letzten Zeit spricht man über die Notwendigkeit der Anpassung der Naphthaindustrie ausschliesslich an die Bedürfnisse des Inlandsmarktes, um der Notwendigkeit der Ausfuhr zu entgehen. Jedoch ist diese Anpassung infolge der Lage der Naphthagruben schwer.

Um die Einfuhr zu vermeiden, müssen wir aus eigener Kraft den Inlandsbedarf von 150 000 t. jährlich decken. Da der Naphthaertrag aus Rohöl durchschnittlich 30 Prozent erreicht, so ergibt sich daraus die Notwendigkeit der Förderung von mindestens 500 000 t Rohöl, woraus man in den Raffinerien rund 100 000 t Benzin erhält. Zählt man zu dieser Menge noch mindestens 30 000 t Gasolin, die man aus den Gasen erhält, so ergibt sich die Notwendigkeit einer Ausfuhr (bei unserem gegenwärtigen Verbrauch von 90 000 t) von mindestens 40 000 t. Benzin. Es kann also von einer völligen Eliminierung der Ausfuhr keine Rede sein. Bei der letzten Aufnahmefähigkeit des Inlandsmarktes betrifft dies alle Naphthaprodukte.

Verkehrswesen

Granz—Schikanen.

Wie wir erfahren, ist nach einer neuen Bestimmung der deutschen Zollbehörde die Menge des Betriebsstoffes, welche ein Auto bei der Einfahrt nach Deutschland mit sich führen darf, mit 20 ltr begrenzt worden. Kraftwagen welche mehr Betriebsstoff mit sich führen, werden zurückgewiesen. Der Grund für diese Anordnung soll darin liegen, dass der Betriebsstoff gegenwätig in Polen billiger ist, als in Deutschland, und das Fälle vorgekommen sein sollen, dass aus Polen kommende Kraftfahrzeuge in Deutschland Betriebsstoffe abgelassen haben.

Wir geben hiervon Kenntnis und bemerken, dass der Zw. Zaw. Automobilistów Schritte unternehmen wird, um eine Aufhebung dieser verkehrsfeindlichen Bestimmung zu erreichen.

Benzin aus Braunkohle

Ein Treibstoff für Traktoren? Die Preisfrage

Die Herstellung künstlichen Benzins, die in grösserem Umfang erst in den allerletzten Jahren aufgenommen worden ist, und die bisher in der Hauptsache auf Steinkohle basierte, scheint jetzt eine neue Wendung zu nehmen. Jedenfalls hat schon bei den Verhandlungen, die kürzlich über die Betriebsstoff-Konvention geführt wurden, der Wettbewerb zwischen Benzin und einem künstlichen Benzin, das aus Braunkohle gewonnen wird, deutlich zeigt. Der neue Betriebsstoff ist nämlich bei den heutigen hohen Konventionspreisen, wie die DI-Nachrichten mitteilen, wesentlich billiger als die anderen Benzinpreise. Der Preis für das Braunkohlen-Benzin liegt im Grosshandel zwischen 25 und 27 Pfg. und es bereitet einige Schwierigkeiten, den neuen Betriebsstoff so auf den Markt zu bringen, dass die Konventionspreise für das andere Benzin nicht gestört werden. Man will nunmehr das Braunkohlenbenzin nur für den Verkauf an die Landwirtschaft zulassen.

Es hat allerdings langwieriger Bemühungen bedurft, ehe man das Braunkohlenbenzin gebrauchsfähig liefern konnte. Zunächst enthielt das Erzeugnis zu viel aktiven Schwefel und hinzu kam, dass ein bestimmter Geruch die Verwendung für das Automobil unmöglich machte. Inzwischen ist diese Erscheinung beseitigt worden, wenn auch immer noch ein starker Braunkohlengeruch geblieben ist. Dagegen konnte in chemischer Hinsicht die Güte des Braunkohlenbenzins so gesteigert werden, dass es dem aus Rohöl gewonnenen Benzin durchaus die Wage hält. Zunächst ist die Erzeugung mengenmässig sehr gering, da im Monat nicht mehr als 1500 t hergestellt werden. Aber bei dem Reichtum an Rohstoff liesse sich die Gewinnung noch wesentlich steigern. Man darf gespannt sein, welches Urteil die Praxis über das Braunkohlenbenzin fällen wird und wie sich die schwierige Preisfrage regeln lässt.

Verschiedenes

Die Sätze der Wegebausteuer.

Einer Verordnung des Ministerrats zufolge wurde die Wegebausteuer für das Budgetjahr 1931/32 für 100 Kilogramm Eigengewicht eines Kraftfahrzeuges in nachstehender Weise heruntergesetzt.

Für ein Privatauto 40 Złoty, bezw. 50 Złoty, für je 100 Kilogr. über 1500 Kilogr., für Autobusse und Droschken 40 Złoty. für Erwerbslastautos 48 Złoty, für Anhänger 30 Złoty, für Motorräder ohne Beiwagen 50 Złoty, für Motorräder mit Beiwagen 75 Złoty. Bei Berechnung des Gewichts werden Gewichte bis zu 50 Kilogr. einschliesslich berechnet. Quantitäten von über 50 Kilogr. werden mit 100 Kilogr. berechnet. Bei Kraftfahrzeugen und Beiwagen mit Vollgummirädern werden die im ersten Abschnitt erwähnten Steuersätze um 25 Prozent erhöht. bei Gefährten mit Eisenrädern um 100 Prozent.

Wir bringen nächstens die Verordnung in Wortlaut.

Frankreich. Für den Haftpflichtversicherungszwang im Kraftfahrzeugverkehr

In Frankreich befasst sich zurzeit ein staatlicher Ausschuss für Wohlfahrtsangelegenheiten (Commission d'assurance et de prévoyance sociales) mit einem Gesetzentwurf der Regierung über die Entschädigung der Opfer von Kraftwagenunfällen (verursacht durch alle Kraftfahrzeuge, einschliesslich Krafträder). Durch das neue Gesetz soll ein Garantiefonds geschaffen werden, der durch einen besonderen Zuschlag zur Kraftwagensteuer, der alljährlich festgesetzt und nicht mehr als 2 Proz. der genannten Steuer betragen soll, gebildet wird. Aus dieser Kasse sollen künftig die Opfer von Kraftwagenunfällen entschädigt werden. Ein Kraftwagenführer, der wegen eines Unfalles gerichtlich verurteilt worden ist, kann zur Bezahlung eines Beitrages in den Garantiefonds bis zu 2000 Franken (bei Kraftwagen) und 250 Franken (bei Krafträdern), wenn ihn ein schweres Verschulden trifft oder im Wiederholungsfalle eines solchen bis zu 4000 Franken (bei Krafträdern) herangezogen werden. — Verursacht ein Kraftwagenführer einen Unfall, wegen dessen er bestraft oder verurteilt wird, so soll ferner in seinen Führerschein ein entsprechender Vermerk eingetragen werden; vier solcher Eintragungen sollen zur Folge haben, dass der Betreffende als dauernd unfähig zur Führung eines Kraftwagens gilt. Kraftwagenführer, deren Führerschein fünf Jahre nach seiner Anstellung noch frei von solchen Eintragungen ist, sollen vom Minister für öffentliche Arbeiten ein besonderes Abzeichen erhalten. Leider ist man von dem ursprünglichen Gedanken der Schaffung einer Zwangshaftpflicht für alle Kraftwagenbesitzer abgekommen — diese wird übrigens von unserem französischen Transportarbeiterverband nach wie vor dringend gefordert; desgleichen Bestimmungen über verursachte Sachschäden.

Gesetzentwurf zur Einführung einer 24-stündigen wöchentlichen Ruhepause für die französischen Privatchauffeure

Mit der Einführung des Achtstundentages durch das Gesetz vom 23. April 1919 wurde gewissen, in Handel und Industrie beschäftigten Arbeiterkategorien auch eine wöchentliche Ruhepause von 24 Stunden gewährt. Den gewerblichen Kraftfahrern wurde eine solche Ruhepause bereits durch ein Gesetz vom Jahre 1906 zugestanden, doch mit einer Reihe anderer Gruppen war dies den Privatchauffeuren, die wie in verschiedenen anderen Ländern noch zum Hauspersonal gerechnet werden, versagt. Nach einem nunmehr im französischen Parlament eingebrachten Gesetzentwurf soll diese Berufsgruppe nun auch in den Genuss dieses Rechtes kommen. Die wöchentliche Ruhepause soll grundsätzlich auf den Sonntag, und zwar von Mitternacht bis Mitternacht, fallen. Wenn jedoch gewisse Dienstarten dies erforderlich machen, kann ständig oder zu gewissen Zeiten ein anderer Tag als der Sonntag, oder der Sonntagnachmittag mit einer ganztägigen Ruhepause alle 14 Tage, freigegeben werden. Ein Ruhetag muss stets 24 Stunden und ein halber Ruhetag 12 Stunden dauern. In Fällen jedoch, wo der Chauffeur seinen Arbeitgeber auf längeren Reisen zu begleiten hat, kann der Ruhetag, wenn diese Beschäftigungsdauer nicht über 4 Monate hinausgeht, jeweils auf eine spätere Zeit verschoben werden, und zwar ist ihm dann die Anzahl der ihm entgangenen Ruhetage zu gewähren. — Der Gesetzentwurf ist der staatlichen Komission für Handel, Industrie, Arbeit und Postwesen zur näheren Prüfung überwiesen worden.

Herzliche Glückwünsche

Im Monat November haben nachstehende Kollegen Geburstag, wozu wir herzlichst gratulieren

Wieczorek Stanisław 7. 11. 92, Gazda Bernard 10. 11. 00, Głownia Stanisław 1. 11. 03, Lubiński Józef 3. 11. 96, Świtała Franciszek 24. 11. 04, Zieliński Jan 27. 11. 97, Morawiec Bernard 20. 11. 97, Brachmański R. 23. 11. 89, Harazin Jan 26. 11. 03, Siegmund Erich 16. 11. 03, Kietzka Stanisław 6. 11. 94, Kühnel Konrad 22. 11. 89, Bulla Feliks 20. 11. 07, Lipok Leopold 14. 11. 98, Musioł Paweł 21. 11. 09, Walla Stanisław 12. 11. 78, Sulski Hubert 4. 11. 01, Sitko Karol 4. 11. 02, Białas Karol 30. 11. 09, Markelka G. 15. 11. 04, Jarkulisz Franciszek 22. 11. 01, Gwóźdź Konrad 25. 11. 07, Tomiczek Engelb. 7. 11. 06, Berlik Erwin 14. 11. 95, Chlubek Edward 4. 11. 05, Langrzik Karol 1. 11. 89, Morcinek A. 20. 11. 01, Wolnik A. 16. 11. 02.





Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.
Drukiem „Gazety Robotniczej" w Katowicach.